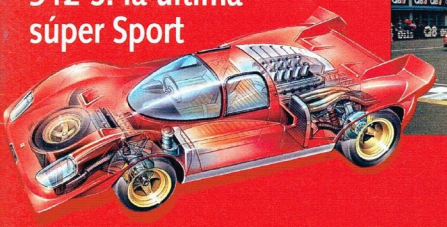
EL MITO 9

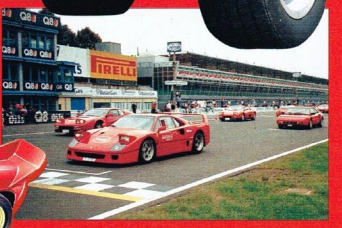
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

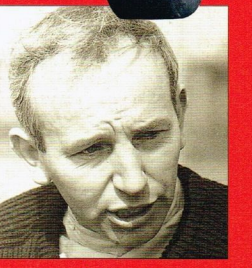
GTB-GTS Turbo: ocho cilindros antifisco

512 S: la última súper Sport





Club Varedo: a un paso de Monza



John Surtees: el hijo del viento

9 789504 900306 10009

$14.90

VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 9

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

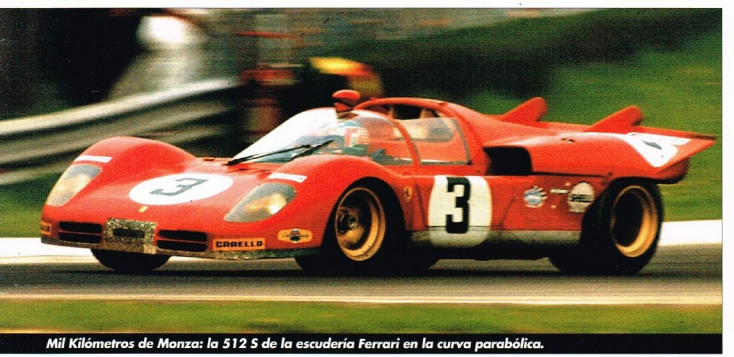
Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS SPORT PROTOTIPO

512 S, la súper sport

1970: nace la última heredera ideal de la P4, anterior a la evolución llamada 512 M, de 1971. Podría haber sido la reina del Mundial de Marcas, pero encontró en su camino a un adversario demasiado fuerte: el Porsche 917.



Mil Kilómetros de Monza: la 512 S de la escudería Ferrari en la curva parabólica.

El nacimiento de la 512 S es uno de los mejores ejemplos de las cualidades estratégicas de Enzo Ferrari. Todo había comenzado con los nuevos reglamentos impuestos por la CSI después de las 24 Horas de Le Mans de 1967.

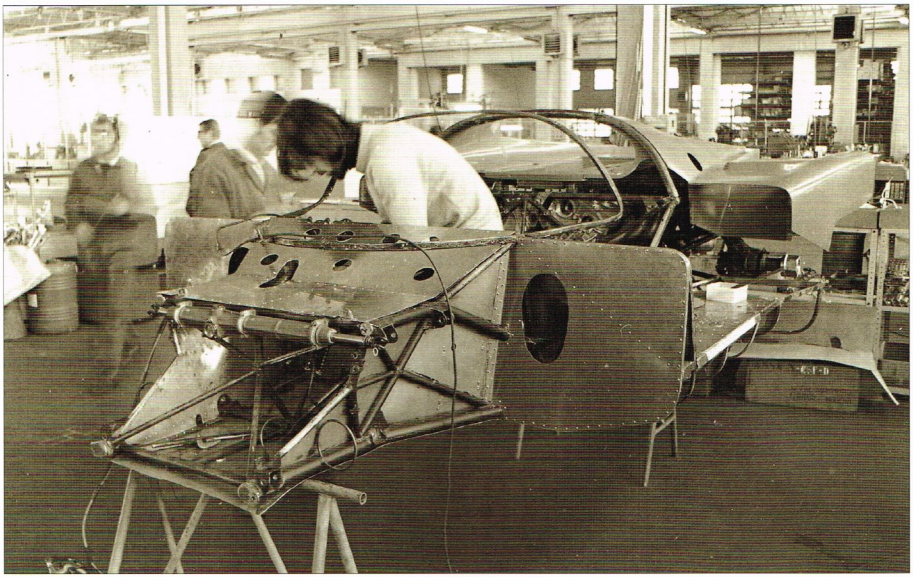
EN 1968 UN FERRARI POLEMICO SE RETIRO DEL MUNDIAL DE MARCAS

Para reducir el rendimiento de los vehículos con ruedas cubiertas, en aquel momento increíblemente potentes y veloces, para la temporada 1968 se había decidido la homologación en la categoría prototipos (Grupo 4), de los autos producidos en un único ejemplar, pero con una cilindrada máxima de tres litros. Para la homologación como sport (Grupo 6) con motores hasta cinco litros, se necesitaban por lo menos cincuenta unidades. Las fuertes protestas de Ferrari, que veía en ese reglamento el certificado de defunción de los pequeños constructores, no sirvieron de nada. Para producir 50 sports se necesitaban grandes recursos, y quien los lograra tendría la victoria en el bolsillo, por la superioridad del rendimiento de estos autos respecto de los prototipos de apenas tres litros. Por este motivo el Commendatore decidió el retiro de la temporada 1968, concentrando los esfuerzos de la escudería en la Fórmula 1 y en el Campeonato de Montaña. No fue el único: también abandonaron Ford, Chaparral y Lola. Pero Ferrari no consideraba cerrado el asunto, sino que simplemente estaba viendo cómo conseguir los recursos económicos necesarios para la nueva aventura. Entre tanto, realizaba la 612 CAN-AM destinada al campeonato homónimo estadounidense. En realidad, se trataba del ensayo general para una nueva y gran sport, una prueba útil para convencer a las empresas interesadas en el proyecto. Hubo largos meses de negociaciones y, a comienzos de 1969, llegó la victoria en dos frentes.

EN 1969 GRACIAS A GIANNI AGNELLI RENACE UNA FERRARI SPORT

La primera 512 S en la pista de Fiorano.

Las autoridades deportivas aceptaron reducir a veinticinco unidades los chasis necesarios para la homologación como sport. Gianni Agnelli, el presidente de la Fiat, aceptó financiar la realización de una nueva Ferrari biplaza: no de manera directa, sino comprando un 40 por ciento de la Ferrari. A fines de junio comenzó la realización de la nueva sport que, con el nombre de 512 S, tomaba el lugar de la 330 P4.



La Sección de Carreras de la Ferrari, donde se armaban las 512 S.

Tenía un chasis bastante simple de producir en serie (si bien limitada a veinticinco unidades), cubierto con una carrocería de poliéster: en el centro de la trompa se alojaban dos faros de profundidad rectangulares, rodeados por dos tomas de aire trapezoidales para el enfriamiento del aceite y de los frenos.

EL MOTOR DE 12 CILINDROS DERIVA DE LA 612 CAN-AM

El nuevo motor tipo 261 C de aleación liviana, con estructura análoga a la de la 612 CAN-AM, pero dotado de cilindrada reducida a 4993,53 cm³, es capaz de desarrollar más de 580 CV a 8500 rpm. La alimentación e inyección indirecta Lucas tiene una leva móvil que, a través de un comando que se puede accionar directamente desde el habitáculo, permite empobrecer o enriquecer la mezcla aire-nafta, en cinco combinaciones diferentes.

Los tiempos para producir el primer ejemplar de la 512 S (chasis número 1002) no superaron los noventa días: ya el 6 de noviembre de 1969, en el restaurante Gatto Verde, cerca de Maranello, tuvo lugar la ceremonia no oficial de presentación del nuevo auto. Unos dos meses y medio después, el 20 de enero de 1970, los comisarios técnicos de la CSI fueron invitados a Maranello: los esperaban en fila todas las Ferrari 512 S necesarias para la homologación: veinticuatro de color rojo, con la tapa de la rueda de auxilio y la luneta blancas, y una pintada de amarillo (para la Escudería Montjuich).

Con un retraso de casi ocho meses respecto del rival Porsche 917, la 512 S apareció en Daytona a fin de enero de 1970: Andretti conquistó la pole position.

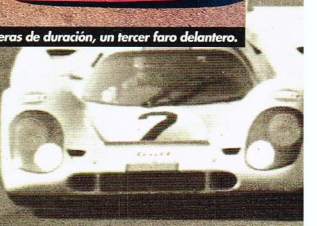
DEBUTO EN DAYTONA CON UN EXCELENTE TERCER LUGAR

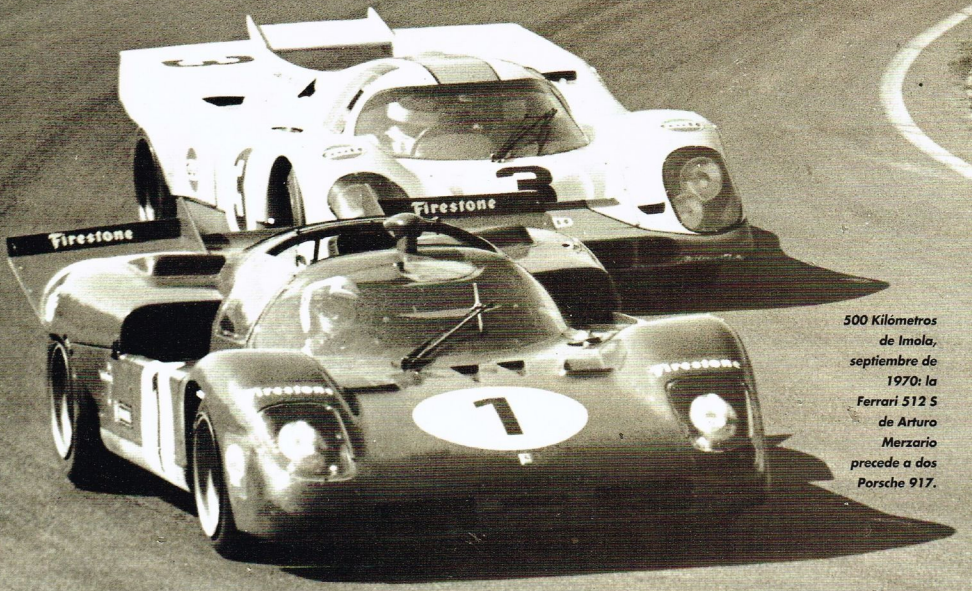
La carrera se anunciaba como un verdadero duelo de titanes. En primera fila estaban la 512 S de Andretti y Merzario y el 917 de Siffert-Redman; en segunda fila, otros dos 917; en tercera, la 512 S de Ickx-Schetty y la de Gurney-Parson (a la que le fue modificado el techo, para mejorar la comodidad de Dan Gurney, un piloto muy alto). Una serie de problemas mecánicos dejó en carrera solamente a la 512 S de Andretti-Merzario (a quienes se sumó Ickx, sin auto propio), que terminó en la tercera posición. El resultado obtenido fue más que satisfactorio porque sirvió, además, para evidenciar algunos problemas. El primero de ellos era la

1970: LOS RESULTADOS DE LA 512 S

24 Horas de Daytona, 30/1:	3° Andretti-Merzario-Ickx (Berlinetta)
12 Horas de Sebring, 21/3:	1° Vaccarella-Giunti-Andretti (Spider)
Mil Kilómetros de Brands Hatch, 12/4:	5° Amon-Merzario (Spider), 8° Ickx- Oliver (Spider)
Mil Kilómetros de Monza, 25/4:	2° Giunti-Vaccarella-Amon (Spider), 3° Surtees-Schetty (Berlinetta), 4° Amon-Merzario (Berlinetta)
Targa Florio, 3/5:	3° Vaccarella-Giunti (Spider), 6° Parkes-Müller (Berlinetta)
Mil Kilómetros de Spa, 17/5:	2° Ickx-Surtees (Berlinetta), 5° Giunti-Vaccarella (Berlinetta), 7° Merzario-Schetty (Berlinetta)
Mil Km. de Nürburgring, 31/5:	3° Surtees-Vaccarella (Spider), 6° Giunti-Merzario (Spider)
24 Horas de Le Mans, 14-15/6:	4° Posey-Bucknum (Berlinetta lunga), 5° Walker-de Fierlant (Berlinetta lunga)
6 Horas de Watkins Glen, 11/7:	3° Andretti-Giunti (Spider), 5° Ickx- Schetty (Spider)
Watkins Glen Can-Am, 12/7:	5° Andretti (Spider)
500 Kilómetros de Imola, 11/9:	6° Manfredini-Moretti (Berlinetta)
9 Horas de Kyalami, 8/11:	1° Ickx-Giunti (Berlinetta), 6° Bell-de Fierlant (Berlinetta)

Para las carreras de duración, un tercer faro delantero.





500 Kilómetros de Imola, septiembre de 1970: la Ferrari 512 S de Arturo Merzario precede a dos Porsche 917.

LA FERRARI 512 S Y EL PORSCHE 917 FRENTE A FRENTE

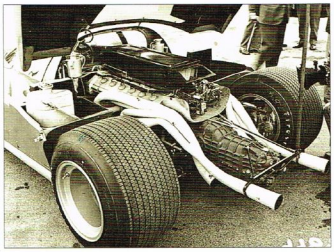
Nino Vaccarella fue el único piloto que manejó en carrera (en 1970) tanto la 512 S como su eterno rival, el Porsche 917. "La Ferrari 512 S tenía una potencia máxima superior, pero menos caballos en los regímenes bajos. Los cambios de cinco marchas eran más veloces y precisos, los frenos eran óptimos, aunque el pedal era demasiado rígido, mientras que la dirección resultaba un poco cansadora. Buen agarre en el piso, óptima visibilidad, y las dimensiones compactas la favorecían en los circuitos mixtos-veloces. De conjunto, sin embargo, la 512 S era un auto más nervioso y menos confiable, más difícil de manejar que el 917. Indudablemente, el Porsche tenía un motor más aprovechable, aunque menos potente, en especial en los bajos regímenes. Los cambios de cuatro velocidades eran menos rápidos, los frenos, muy suaves y progresivos y la dirección, cómoda, aunque menos directa. El agarre en pista era óptimo: el piloto, gracias a la conformación más suave, sentía mejor el contacto del neumático sobre el asfalto. Con respecto al confort, las butacas eran regulables como en un sedán y la posición de la pedalera era óptima. Un auto mejor, en especial en las pruebas de larga duración, porque era menos cansador y muy confiable."

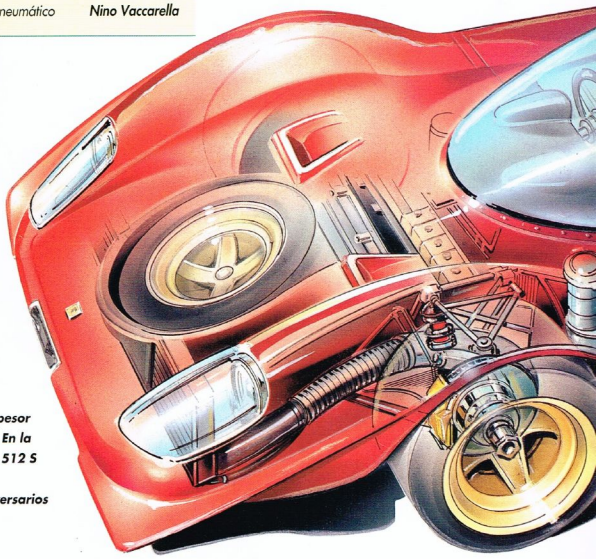
Nino Vaccarella

FICHA TECNICA

Motor: trasero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 87 x 70 mm, cilindrada 4993,53 cm³, compresión 11,8:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	580 CV a 8500 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta/spider 2 lugares, chasis jaula de caños de acero, carrocería de poliéster
Tracción:	trasera, cambios de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	del. 425/1020 x 15"; tras. 600/1450 x 15"
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,06/2,00/0,97 m; eje del. 1,518 m y tras. 1,511 m
Peso:	berlinetta 868 kilos, spider 862 kilos
Unidades producidas:	25, entre 1969 y 1970
Números de chasis:	de 1002 a 1050 (sólo números pares)





El corte de la 512 S. El chasis es tubular, la carrocería de poliéster, de poco espesor para reducir el peso. En la versión berlinetta, la 512 S pesaba 868 kilos: demasiado para adversarios como el Porsche.

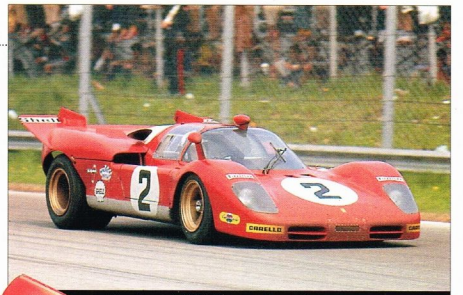
necesidad de recargar combustible muy a menudo (Ickx tuvo que hacerlo luego de apenas media hora de carrera) por el elevado consumo de las pesadas 512 S.

El 21 de marzo, en Sebring, las 512 S estuvieron en espléndida forma, luego de una "dieta" que les hizo bajar unos cincuenta kilos, y una afinación del motor que redujo el consumo y llevó la potencia a 585 CV. Fue el ferrarista Mario Andretti quien conquistó la primera posición.

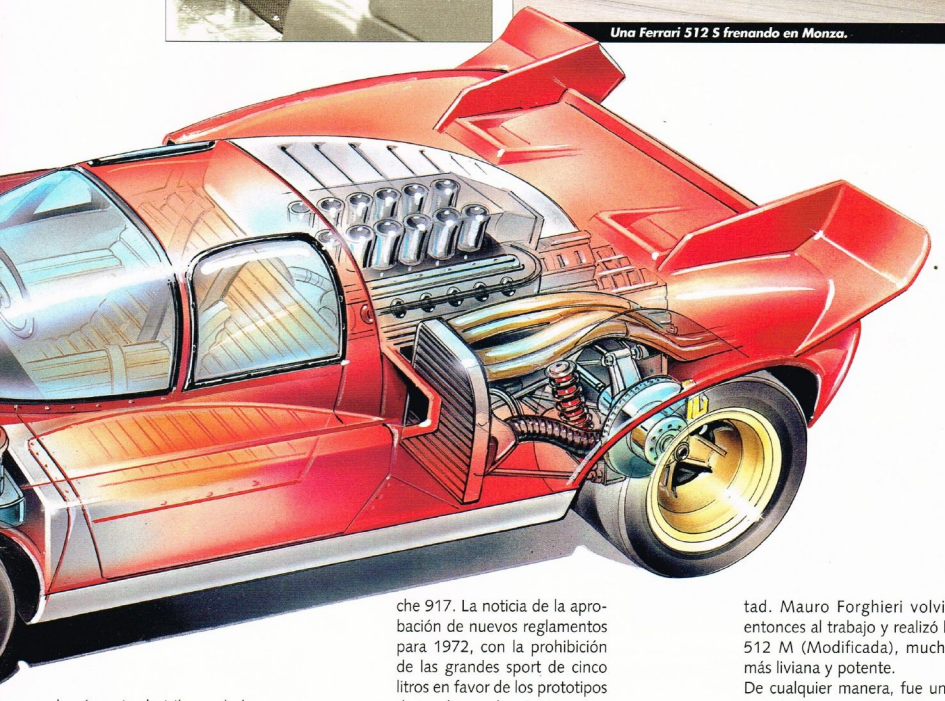
GANADORA EN CIRCUITO, RAPIDA EN LAS CARRERAS EN RUTA

Nació así el mito de la Sport 512, y su fama creció carrera tras carrera, a pesar de que los resultados no fueron siempre los deseados. Un mito que se alimentó con hazañas excitantes, como el tercer puesto de Nino Vaccarella en la Targa Florio de 1970, detrás de los livianísimos y ágiles Porsche 908, después de un accidente y una recuperación en teoría imposible sobre las rutas angostas del circuito de las Madonie. Un mito también trágico, por momentos, como en el caso del accidente en las 24 Horas de Le Mans, cuando la 512 S de cola larga de Jackie Ickx voló fuera de pista mientras lideraba la competencia, y

Noviembre de 1969: la presentación oficial de la 512 S. Hasta en los detalles, mostraba una indudable realeza.



Una Ferrari 512 S frenando en Monza.



chocó contra la tribuna de los comisarios de pista, matando a uno de ellos.

LA 512 S CORRIO TAMBIEN PARA ESCUDERIAS PRIVADAS

Mientras el público se enamoraba cada vez más de las espléndidas 512, en Maranello ya estaban estudiando la manera de reducir la diferencia de peso con respecto a los Porsche 917. La noticia de la aprobación de nuevos reglamentos para 1972, con la prohibición de las grandes sport de cinco litros en favor de los prototipos de tres litros, alegró a Enzo Ferrari. Pero no se podía abandonar la 512 S luego de haber vendido algunas unidades a las escuderías privadas.

MENOS PESO PARA VENCER A LA 917: ASI NACIO LA VERSION M

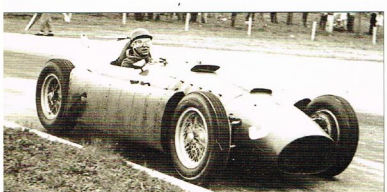
En 1971 estaban además permitidas las modificaciones hechas sobre un único ejemplar: prácticamente, máxima libertad. Mauro Forghieri volvió entonces al trabajo y realizó la 512 M (Modificada), mucho más liviana y potente.

De cualquier manera, fue una 512 la que ganó el último round contra los 917, en la carrera que cerró la temporada en Sudáfrica, Kyalami: Ickx y Giunti la condujeron hacia la victoria, dejando a nada menos que dos vueltas de distancia al Porsche de Siffert-Arhens. Y en Ferrari se comenzaba ya a pensar en la nueva 312 P/B de tres litros, el arma para la temporada 1972.

1956, el Cavallino vuelve a ser rampante

Al volante de las D50, que la Ferrari había recibido el año anterior de Lancia, Fangio se coronó campeón. Pero el resultado fue incierto hasta la última carrera. Collins, también con Ferrari, fue tercero.

El año 1956 fue el de la revancha. Ferrari y Maserati fueron protagonistas indiscutidos de una lucha prolongada, luego del retiro de la Fórmula 1 de la Mercedes Benz, ganadora del título con Fangio en 1954 y 1955. La Ferrari participó con los vehículos Lancia D50, oportunamente modificados, y contrató al entonces triple campeón del mundo, Juan Manuel Fangio. La Maserati apostó al inglés Stirling Moss, compañero de Fangio en Mercedes.



Fangio en el GP de Argentina con la Ferrari-Lancia D50.

YA DESDE EL INICIO, EL DESAFIO FUE ENTRE FANGIO Y MOSS

El largo e incierto duelo entre ambos pilotos, con Peter Collins (otro ferrarista) como tercero en discordia, terminó en favor de Fangio recién en la última carrera de la temporada, el Gran Premio de Italia. La competencia entre los pilotos de punta fue tan intensa que, en muchas ocasiones, la bandera a cuadros se agitó ante un automóvil conducido por dos pilotos: por el favorito (a quien se le había roto el auto propio) y por el compañero, que le había cedido el volante de su máquina para no hacerle perder puntos preciosos en la clasificación. En la Argentina, primera carrera del año, fueron dos los pilotos ganadores: Fangio y Musso, porque el italiano dejó su vehículo al campeón argentino.

Monza, GP de Italia: desde la izquierda, Alfonso de Portago, Juan Manuel Fangio y Eugenio Castellotti, tres pilotos de la Ferrari en 1956.

TAMBIEN SE GANABA GRACIAS A LA CABALLEROSIDAD DE LOS COMPAÑEROS

En Montecarlo, en cambio, se impuso Stirling Moss, superando por apenas 6,1 segun-

1956: SE VENDE LA MILLONESIMA VESPA

Política: *En Hungría, la insurrección nacional es aplastada por los tanques rusos.* ***Industria:*** *Se vende el millonésimo ejemplar de la Vespa de Piaggio.* ***Deportes:*** *En las Olimpíadas de Melbourne, Italia gana ocho medallas de oro. En los Juegos Olímpicos invernales de Cortina D'Ampezzo Italia conquistó la medalla de oro en el "Bob a due" (la "Ferrari" de la nieve) con Lamberto Dalla Costa y Giacomo Conti* ***Literatura:*** *El español Juan Ramón Jiménez recibe el premio Nobel. Julio Cortázar publica* Final de juego. ***Meteorología:*** *El invierno europeo de 1956 es uno de los más duros del siglo.* ***Tragedias:*** *En el Atlántico se hunde el buque* Andrea Doria, *joya de la flota italiana: mueren cincuenta y cinco personas.*

1956: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

***GP de Argentina**, 22 de enero*	*1° Fangio-Musso, 5° Gendebien*
***GP de Mónaco**, 13 de mayo*	*2° Collins-Fangio, 4° Fangio-Castellotti*
***GP de Bélgica**, 3 de junio*	*1° Collins, 2° Frère, 6° Pilette*
***GP de Francia**, 1° de julio*	*1° Collins, 2° Castellotti, 4° Fangio*
***GP de Inglaterra**, 14 de julio*	*1° Fangio, 2° De Portago-Collins*
***GP de Alemania**, 5 de agosto*	*1° Fangio*
***GP de Italia**, 2 de septiembre*	*2° Collins-Fangio*

En el GP de Argentina, la Ferrari D50 de Musso delante de la Maserati de Moss.

dos a la Ferrari de Collins-Fangio. El vehículo del argentino, heredado por Castellotti, llegó cuarto. En Bélgica, Peter Collins ganó con Ferrari el primer gran premio mundialista de su carrera. Segundo fue el periodista belga Paul Frère, también con Ferrari, mientras que Moss, con la Maserati de Perdisa, terminó tercero. En el Gran Premio de Francia, en Reims, durante un retorno ocasional de Bugatti a las carreras, Collins ganó otra vez, superando por un suspiro a la Ferrari de su compañero de equipo, Castellotti. Tercero fue Behra con Maserati, mientras que Fangio no pudo superar el cuarto puesto pero, al menos, delante de la Maserati de Perdisa-Moss. En Inglaterra, Moss y su Maserati tuvieron que abandonar, dejándole vía libre a Fangio con la Ferrari, delante de sus compañeros de equipo Portago y Collins. Juan Manuel Fangio no tuvo rivales en Nürburgring y dominó también ese Gran Premio de Alemania. Detrás de él llegaron las Maserati de Moss, Behra, Godia y Rosier. De esta manera, el as argentino se presentó en Monza encabezando la tabla del Campeonato. Tenía un margen de 8 puntos sobre Collins y de 11 sobre Moss, pero necesitaba asegurar el resultado. En carrera, Collins cedió su auto a Fangio, permitiéndole así terminar en la segunda posición, detrás de un desenfrenado Moss. Fangio obtuvo tres puntos y conquistó de ese modo su cuarto título mundial.

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fangio	*Ferrari*	*30*	*3 (RA, GB, A)*
Moss	*Maserati*	*27*	*2 (MC, I)*
Collins	*Ferrari*	*25*	*2 (B, F)*
Behra	*Maserati*	*22*	
Flaherty	*Zink Special*	*8*	*1 (Indy)*
Castellotti	*Ferrari*	*7,5*	
Frère	*Ferrari*	*6*	
Godia	*Maserati*	*6*	
Hanks	*Maley Special*	*6*	
Fairman	*Connaught*	*5*	
Musso	*Ferrari*	*4*	*1 (RA)*
Hawthorn	*Maserati*	*4*	
Flockhart	*Connaught*	*4*	
Freeland	*Estes Special*	*4*	
Schell	*Vanwall*	*3*	
Perdisa	*Maserati*	*3*	
De Portago	*Ferrari*	*3*	
Parsons	*Agajanian Special*	*3*	
Gendebien	*Ferrari*	*2*	
Da Silva Ramos	*Gordini*	*2*	
Villoresi	*Maserati*	*2*	
Gould	*Maserati*	*2*	
Rosier	*Maserati*	*2*	
Rahtmann	*McNamara Special*	*2*	
Landi	*Maserati*	*1,5*	
Gerini	*Maserati*	*1,5*	

GRACIAS A PETER COLLINS FANGIO FUE CAMPEON OTRA VEZ

La gran caballerosidad de Collins, al ceder su auto al compañero de equipo, renunciando a sus propias ambiciones (si bien muy reducidas, por cierto), quedó como ejemplo de un período deportivo irrepetible.

El ferrarista Musso delante de Perdisa, con Maserati, en el GP de Monza.

GTB-GTS Turbo, deportivas antifisco

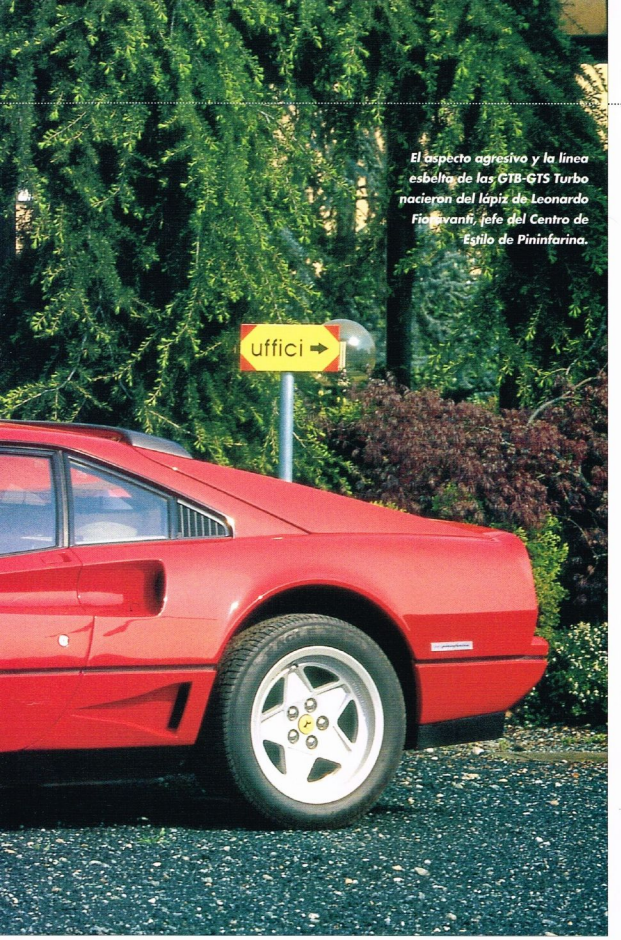
1986: debuta la máxima evolución de la serie 208, un auto nacido para ofrecer excelentes rendimientos y un Cavallino sobre el capot, con menos de 2000 cm³. Externamente idéntica a la 328, se produjo en las versiones Berlinetta y Targa.

Fueron las últimas 208; en plural, porque se trataba de un único auto producido en dos versiones distintas, Berlinetta y Targa. Por eso, dos nombres: GTB y GTS. Y un solo apellido: Turbo. Sus historias comienzan muy lejos. Luego de las Dino 246 GT y GTS, la Ferrari se encontró ante la necesidad de integrar su catálogo con un vehículo que sustituyera a la afortunada 6 cilindros en la franja más económica del mercado.

LA SERIE 208 NACIO EN 1981 CON POCOS CABALLOS

El resultado de los estudios realizados por Pininfarina fue la 308 GTB (3 litros, 8 cilindros) presentada en 1975 en el Salón de París. Era realmente un auto estupendo pero, para el mercado italiano, se necesitaba una versión con cilindrada todavía más reducida, para no caer en las penalizaciones fiscales para los vehículos de más de dos litros. El motor 8 cilindros fue así reducido a dos litros y dio vida a la 208 GTB, presentada en 1981, paralelamente a la versión GTS con techo removible. Estéticamente idéntica a sus hermanas mayores, la 208 sufrió enseguida por la poca potencia de su motor, que disponía de apenas 155 CV a 6800 rpm (la Lamborghini Urraco 2000

Especialmente en la parte trasera, la linea de la GTB Turbo recuerda a la Dino 246.



El aspecto agresivo y la línea esbelta de las GTB-GTS Turbo nacieron del lápiz de Leonardo Fioravanti, jefe del Centro de Estilo de Pininfarina.

tenía 182 CV a 7500 rpm) y, para colmo, con una curva de torque muy desfavorable.

EN 1982 LLEGO EL TURBO Y LA 208 VIAJO A 240 KM/H

Por suerte, la carencia de caballos duró poco: en mayo de 1982, en el Salón de Turín, las pequeñas Ferrari fueron elevadas al rango de supercar gracias a la llegada del turbocompresor KKK que, sin intercooler, aumentaba la potencia del V8 a 220 CV a 7800 rpm (110 CV/litro), hecho que le permitía, con un poco de aceleración, superar los 240 Km/h.

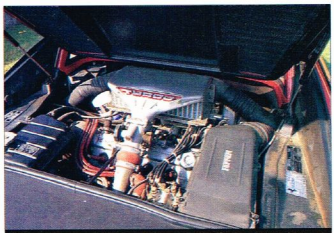
En la versión Turbo, la 208 se transformó en una verdadera Gran Turismo, con rendimientos dignos del Cavallino que llevaba sobre el capot y, sobre todo, con emociones de manejo como las que uno espera recibir de una Ferrari. El mercado, naturalmente, no fue insensible a estas cualidades, y las ventas de la 208 comenzaron a marchar según las expectativas de la Casa.

La producción siguió sin cambios importantes hasta 1986, cuando, pocos meses después de la presentación de la 328 con motor de 3,2 litros, en Ferrari decidieron modificar también la 208 Turbo, tanto desde el punto de vista estético como desde el mecánico.

EN 1986 LLEGO LA ULTIMA 208 EXTERIORMENTE IGUAL A LA 328

En el Salón de Turín de 1986 aparecieron las GTB y GTS Turbo que, definitivamente, habían perdido el nombre 208. Con respecto a los cambios en la carrocería, siguieron lo realizado con la 328: importantes mejoras en la terminación de los interiores; mayor calidad de los materiales; una elegante obra de rediseño de la carrocería, en la que se trató de encontrar el mejor equilibrio entre la forma estilística y la aerodinámica, en especial en las partes inferiores del cuerpo del vehículo que más influían en el rendimiento y la penetración en el aire. La trompa fue rediseñada completamente, con los paragolpes integrados en la parte inferior de la carrocería y pintados del mismo color que el au-

La vocación deportiva de la GTB Turbo se recortoce también en el interior y por ciertos detalles, como los faros retráctiles.



El motor es un V8 turbocomprimido con 254 CV.

FICHA TECNICA

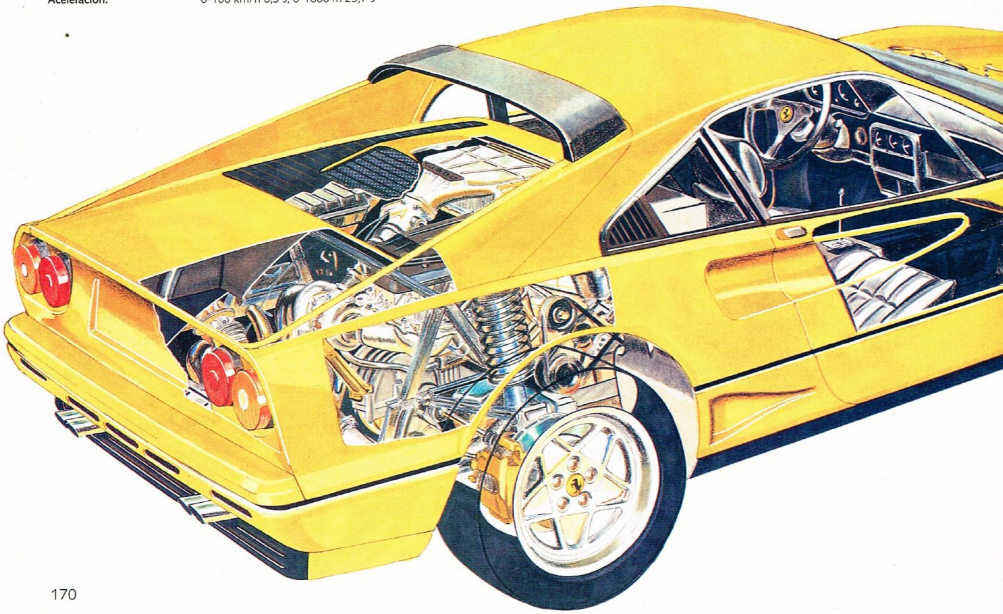
Motor: central transversal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 66,8 x 71 mm, cilindrada 1990,26 cm³, compresión 7,5:1

Distribución:	biárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica integrada Magneti Marelli, turbocompresor IHI
Potencia:	254 CV a 6500 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta y spider 2 lugares, chasis jaula de caños de acero
Tracción:	trasera, cambios de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	del. 205/55 VR 16; tras. 225/50 VR 15
Frenos:	discos autoventilados con asistencia
Dimensiones:	4,25/1,73/1,12 m; eje del. 1,485 m y tras. 1,465 m
Paso:	2,350 m
Capacidad tanque:	74 litros
Peso:	1265 (GTB) y 1275 (GTS) kilos
Velocidad máxima:	253 kilómetros por hora
Aceleración:	0-100 km/h 6,3 s; 0-1000 m 25,7 s

to, y con las ópticas similares a las introducidas con la Testarossa. También, en la parte trasera, el paragolpes copiaba el estilo Testarossa, junto con las nuevas llantas con superficies más lisas y en la misma línea del neumático. Estos cambios le otorgaron nueva juventud a la siempre linda carrocería diseñada por Leonardo Fioravanti, jefe del Centro de Estilo Pininfarina. Como en la 208, y a diferencia de la 328, los laterales presentaban dos tomas de aire NACA delante de las ruedas traseras, para llevarle aire fresco al motor. En la parte mecánica, las modificaciones fueron todavía más importantes, por la adopción de un cambiador de calor y la sustitución de las turbinas KKK por las japonesas IHI. Además, contaba con pistones de nuevo diseño, colector de descarga rediseñado para mejorar la eficiencia de la turbina, encendido Microplex con valores de anticipo preestablecidos para cualquier condición de uso del motor, válvulas de descarga de aleación de sodio con hongo cóncavo, copiado de la Fórmula 1. Todo esto permitía una potencia de 127 CV/litro, es decir 254 CV, y un valor de torque aumentado en un 37 por ciento (de 24,5 kgm a 4800 rpm, a 33,5 kgm a 4100 rpm) con inicio de la acción del turbo antes de las 3000 vueltas.

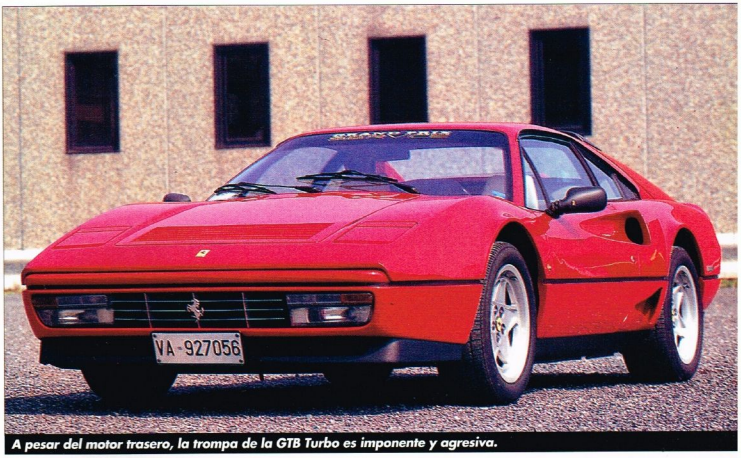
UNA MECANICA DE PRIMER NIVEL A UN PRECIO MUY ELEVADO

Con respecto a la hermana mayor, la 328, las dos pequeñas GTB y GTS Turbo no sufrían demasiado en lo que a rendimientos respecta: 270 CV para la 328 contra 254 CV de la pareja GTB-GTS Turbo, pero con un torque muy elevado a

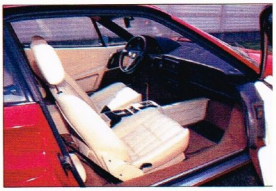


favor de estas últimas. Lo mismo ocurre con el precio: 50 mil dólares para la 328 GTS con el IVA del 38 por ciento incluido, 43 mil para la GTS Turbo con el IVA del 18 por ciento.

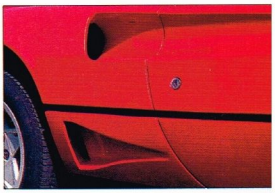
Se trataba de vehículos muy seguros, porque fueron mejorados los frenos y el agarre al suelo. Las GTB-GTS Turbo también ganaron mucho en cuanto a facilidad de manejo: al comportamiento nervioso de las anteriores 208 Turbo, contraponían maniobrabilidad y suavidad dignas de una tres litros aspirada. Ese cambio fue mérito de la válvula con comando neumático, que regulaba la presión de sobrealimentación, distribuyendo la potencia en una forma muy gradual. De cualquier manera, respecto de la 328, las dos litros turbo seguían siendo un poco más bruscas en la entrega de potencia. Las GTB y GTS Turbo tenían, como accesorios de serie, tapizados de cuero Connolly, levantavidrios eléctricos, cierre centralizado y espejos eléctricos.



A pesar del motor trasero, la trompa de la GTB Turbo es imponente y agresiva.



Los interiores de cuero Connolly están en línea con la tradición de las Gran Turismo Ferrari (a la derecha, arriba). En cada lateral, delante de las ruedas traseras, se encuentran dos tomas de aire NACA (abajo).



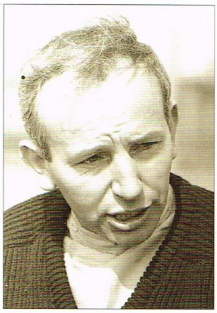
ENTRE LOS OPCIONALES, EL AIRE ACONDICIONADO

El aire acondicionado era opcional, aunque en realidad fue montado en la gran mayoría de las unidades, así como los neumáticos Pirelli P7 sobre llantas de siete pulgadas, las delanteras, y de ocho, las traseras, en lugar de las Michelin TRX de dotación estándar. Las Ferrari GTB-GTS Turbo fueron producidas entre 1986 y 1989.

El corte pone de relieve una mecánica simple y eficaz. El baúl, ubicado adelante, no es muy amplio. Los cambios estéticos, con respecto a la contemporánea 328, son mínimos.

LOS AÑOS DEL TURBO EN FORMULA 1

Para introducir los motores turbo en las Ferrari de producción fue fundamental la experiencia con los propulsores sobrealimentados en F1, comenzada con el V6 120° 1496 cm³ de la 126 C de 1981. Ese motor desarrollaba 540 CV y le permitió a Gilles Villeneuve ganar en Montecarlo y Jarama. Pero recién en 1982 la Ferrari F1 Turbo obtuvo sus éxitos más importantes, ganando el Mundial de Constructores, a pesar de las tragedias de Villeneuve y Pironi. En 1983 la potencia subió a 600 CV y en 1984, con la 126 C4, hasta los 660 CV. En 1985 Alboreto, con la 156/85, rozó el Campeonato del Mundo. La época de los motores turbo en F1 se cerró en 1988: la Ferrari terminó el Mundial de Constructores en la segunda posición, con la F1/88.



John Surtees, el hijo del viento

Un caso único en la historia del deporte de los motores: fue campeón del mundo siete veces con las motos, y en Fórmula 1, en 1964. Corrió tres años con Ferrari.

Arriba, John Surtees, en 1966, en prueba en el autódromo de Módena con la Ferrari 312 F1. Abajo, en los años en que corría para la casa del Cavallino.

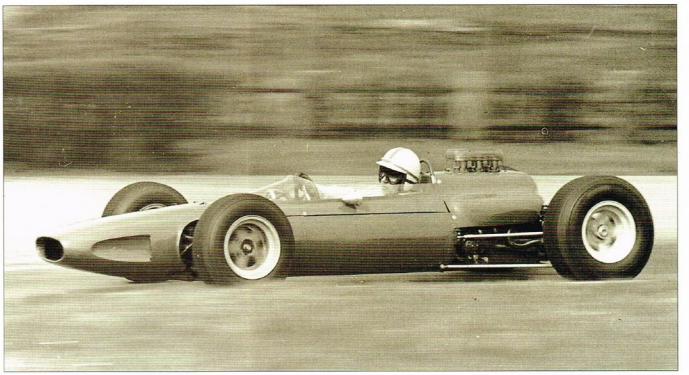
Rapidísimo, determinado, ambicioso: con las motos, con los autos, con una escudería personal. John Surtees, nacido en Tatsfield, Inglaterra, el 11 de febrero de 1934, fue un pionero y un gran campeón. El único capaz de conquistar títulos mundiales sobre dos y cuatro ruedas, a pesar de un físico y una cara hasta demasiado normales.

La pasión por las carreras la heredó de su padre. Surtees muy pronto quiso ser alguien, y ya a los 17 años ganó su primera carrera, reservada a los amateurs, en el circuito de Brands Hatch. Después, triunfó en otras competencias de motos en 1952, con una AJS; y luego una Norton 500, con la que tuvo su primer accidente y empezó a complicarle la vida al legendario Duke.

La Norton, justamente, le ofreció a Surtees su primer contrato en 1955. Pero fue la MV Augusta, en 1956, la que le entregó su primera moto realmente ganadora, una 500 de cuatro cilindros. Resultado: campeón del mundo a los 22 años.

LUEGO DE SIETE TITULOS CON LAS MOTOS, EN 1959 DEBUTO EN LA F1

Siguieron más batallas sobre motos italianas contra otras, también italianas, Gilera y Moto Guzzi, hasta el retiro de ambas casas. Un doble abandono



que representó un ascenso imprevisto para Surtees. Balance: siete títulos mundiales de motociclismo. Suficientes para poder pasar a los autos. El primer contacto lo tuvo en Goodwood en 1959, con un Aston Martin.

LOTUS, COOPER Y LOLA, LUEGO LLEGO A LA FERRARI

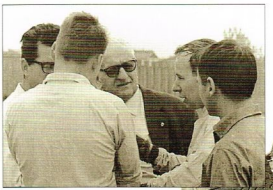
Primer Gran Premio: Mónaco 1960, con un Lotus. Cuatro carreras, y luego una temporada con Cooper, otra con Lola y luego Ferrari, con una relación breve pero intensa. Su permanencia en Maranello fue de poco más de tres años. Pero Surtees, con las Ferrari, comenzó a ganar ya en el primer año, en 1963: las 12 Horas de Sebring, prueba del Mundial de Marcas, en pareja con Scarfiotti, y el Gran Premio de Alemania de Fórmula 1. Su mejor año fue 1964: dos pole positions, seguidas por la victoria final (Alemania e Italia), tres segundos y un tercer puestos. Campeón del mundo, delante de Graham Hill y Clark. Surtees no aflojó nunca: se lastimó en Mosport, Canadá, el 25 de septiembre de 1965. Parecía muerto, pero se recuperó. Volvió a las pistas, todavía con Ferrari, en la primavera de 1966 y ganó con Parkes los Mil Kilómetros de Monza y un durísimo Gran Premio de Bélgica. Surtees ya se había convertido en Big John.

Módena, 1966: John Surtees prueba la Ferrari con motor de 2,5 litros para la Fórmula Tasmania, arriba a la izquierda. A la derecha, en Monza con la 330 P4 mientras habla con Forghieri.

Para la Ferrari era un poco demasiado grande, casi molesto. Llegó la ruptura. La versión oficial fue la intención del inglés de construir sus propios autos. En suma, un potencial adversario, y fin de la relación.

LUEGO DEL DIVORCIO CON MARANELLO SIGUIO GANANDO EN F1

Pero Surtees, que desde hacía tiempo había sido bautizado "el hijo del viento" por sus hinchas, siguió corriendo. Ganó enseguida, casi como ven-



A la derecha, Surtees mira su 158 F1 en 1963. Arriba, con Enzo Ferrari y Mauro Forghieri.

LA CARRERA DE JOHN SURTEES

John Surtees (Tatsfield, Inglaterra, 11 de febrero de 1934) ganó, único en la historia, siete títulos mundiales de motociclismo y un título mundial de pilotos de F1. Un éxito logrado en 1964, al volante de una Ferrari. Disputó 111 grandes premios entre 1960 y 1972, obteniendo ocho pole positions, seis victorias (Alemania 1963, Alemania e Italia 1964, Bélgica y México 1966, Italia 1967), diez segundos y ocho terceros puestos, once récords de vuelta en carrera. En 1969 fundó un equipo propio. Las monoplazas Surtees ganaron el Campeonato Europeo F2 de 1972, con Hailwood, y disputaron 117 GP entre 1970 y 1978.

LOS MECANICOS

Giulio Borsari, casi un ángel de la guarda

Comenzó, en los años 40, con Maserati. Pero entre 1962 y 1976 fue el más reconocido jefe de mecánicos de Ferrari. Con él la Escudería ganó dos Mundiales de Pilotos y tres títulos de Constructores.

ganza, en el Gran Premio de México 1966, con un Cooper Maserati. Luego pasó a Honda, por dos temporadas, cosechando una victoria en el Gran Premio de Italia 1967. Siguió en BRM y McLaren, sin éxito. El proyecto que había provocado la separación con la Ferrari se hizo realidad recién en 1969. El mismo fue piloto de punta del Team Surtees, victorioso en Fórmula 2 a comienzos de los años 70.

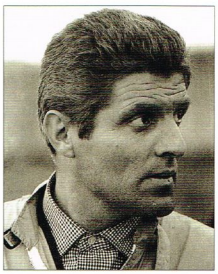
Surtees y Borsari, dos compañeros de trabajo, juntos en el GP de Austria de 1964.

Pero John era demasiado viejo para dirigir un equipo y seguir manejando. Para su propio reemplazo llamó a un muchacho que también llevaba la pasión por las motos en sus venas: Mike Hailwood, que se coronó campeón europeo de Fórmula 2 en 1972. Fue el mejor capítulo. El Team Surtees fue menos brillante que su fundador: en la F1, desde 1970 a 1978, sólo coleccionó alguna ubicación con puntos, nada prestigioso.

Si los mecánicos de Ferrari escribieron una leyenda paralela a la de los autos, en gran parte fue mérito de Giulio Borsari, nacido en Montale, en la provincia de Módena, el 5 de diciembre de 1925.

CON LAS CARRERAS COMENZO EN 1945 Y EN 1962 PASO A MARANELLO

Un protagonista de los boxes, un personaje inconfundible, un punto de referencia para quien, con romántica nostalgia, recuerda la época en la que Ferrari era verdaderamente una extraña familia, anómala y ganadora. La carrera de Borsari comenzó en 1945. Fue llamado por la Maserati como mecánico de la sección Carreras. Fue una relación que duró doce años, y culminó en 1957 con el título mundial ganado por Fangio. De la Maserati pasó a la Escudería Centro Sud de Mimmo Dei: todavía con autos Maserati, una experiencia que Borsari definió como fundamental para completar su formación.



Arriba, Borsari. A la izquierda, escucha, junto a Forghieri, la opinión de Surtees, probando en Módena.

A la izquierda, Módena 1963: Borsari, junto al carrocero Fantuzzi, observa la 156 F1 de Surtees. Abajo, en Fiorano en 1975 con Ferrari y los colegas Cuoghi y Pignatti, el día de la presentación de la 312 T2.

Con la Centro Sud trabajó hasta 1961. Tenía la responsabilidad de los boxes y era también piloto de pruebas. En suma, una figura que podía serle útil a Enzo Ferrari. El Commendatore lo llamó en 1962. Primera carrera: 12 Horas de Sebring, categoría Sport. Luego la Fórmula 1, con el cargo de jefe de mecánicos, un papel que desempeñó sin interrupciones y en soledad hasta 1973: título Mundial de Pilotos de 1964 con John Surtees, una cantidad enorme de triunfos con los Sport y los Prototipos. En 1974 la Ferrari reorganizó la sección Carreras, aumentando la cantidad de mecánicos al doble. Los responsables fueron dos: Ermanno Cuoghi, que se ocupó del auto de Niki Lauda; Giulio Borsari, que atendía el vehículo de Clay Regazzoni, un piloto con el que enseguida encontró la sintonía. Su último gran premio fue el de Japón en 1976.

LA CARRERA DE BORSARI

Giulio Borsari (Montale, Módena, 5 de diciembre de 1925) fue jefe de mecánicos en Ferrari desde 1962 hasta 1976, ocupándose tanto de las monoplazas como de los Sport Prototipos. Catorce años en los que el Cavallino ganó dos títulos mundiales de Pilotos (Surtees en 1964, Lauda en 1975) y tres de Constructores (1964, 1975 y 1976). Antes de llegar a Maranello había trabajado para la Maserati, de 1945 a 1957, año en el que Fangio logró su quinto y último título mundial. Está jubilado desde 1978. En 1988 fundó el Club de Mecánicos Ancianos de Fórmula 1.

Luego Borsari, cansado de andar entre las pistas, se ocupó del desarrollo del motor Fórmula 2 destinado a Minardi y Trivellato.

CON REGAZZONI EN INDIANAPOLIS: LA FERRARI LO CASTIGA

Regazzoni, luego de dejar la Ferrari, le pidió que lo ayudara en las 500 Millas de Indianápolis. Para Borsari fue una experiencia que le permitió realizar un viejo sueño. Para la Ferrari, en cambio, fue una infracción a las reglas. Conclusión: castigo. Borsari fue transferido en 1978 a Módena, para atender los vehículos de los clientes. Una especie de purgatorio que duró un año. Enzo Ferrari lo quería de regreso en Maranello, pero Borsari, a los 53 años, prefirió renunciar: "Estaba en crisis, casi tenía náuseas. No podía ver más autos de carrera ni motores, no podía sentir más el olor de la nafta". Desde 1978 está jubilado. Pero sigue manifestando una pasión extraordinaria, narrando con gracia un viaje por la vida que fue excepcional. ¿Pilotos preferidos? Clay Regazzoni, obviamente, y Lorenzo Bandini.

EN 1988 FUNDO EL CLUB DE MECANICOS ANCIANOS DE F1

En 1981 escribió para la Editorial Conti un bellísimo libro (*La Ferrari en mameluco*, junto con Cesare De Agostini) y en 1988 fundó el Club de Mecánicos Ancianos de Fórmula 1, una asociación que reúne a viejos señores de los boxes ligados a la Ferrari, a la Maserati y a la Alfa Romeo.

LA FABRICA

Sección Pintura

Los robots flanquean a hábiles artesanos para obtener máxima calidad y niveles elevados de producción. En Maranello se pintan sólo las F355 y F512 M. Las F456 se trabajan en Pininfarina.

El repunte de la Ferrari en los años 90 también se inició desde aquí, desde la sección Pintura. Desde el principio, la presidencia de Luca de Montezemolo buscó una gama de colores para interiores y carrocerías decididamente amplia y original. Al clásico Rojo Carrera, casi un monocolor para las deportivas del Cavallino, se unieron paulatinamente el Rojo Barchetta, el Azul Noche, el Amarillo Módena, el Verde Tundra, el Negro Carbono, el Plata Nürburgring y otros más, hasta completar un total de dieciséis tonalidades. La sección Pintura es una moderna realidad de la Ferrari, al punto que en ella también se tratan las carrocerías de las Maserati. El ciclo de trabajo comienza con la llegada de los caparazones en bruto de la Scaglietti de Módena, una empresa que actualmente le pertenece a la Ferrari.

SE COMIENZA CON EL DESENGRASE Y EL LAVADO CON AGUA ESPECIAL

La primera operación consiste en el tratamiento previo de las carrocerías: desengrase, fosfatación (para cubrir la chapa con una capa de fosfatos, a fin de darle una primera protección contra el óxido) y lavado con agua desmineralizada (para eliminar los residuos de la fosfatación). En este punto, la chapa está lista para la cataforesis –un pintado especial–, una operación que puede considerarse como poner los cimientos de una casa.

Arriba, una F355 Spider espera ser pintada. A la izquierda, retoques a una carrocería desnuda.

UNA BUENA CATAFORESIS GARANTIZA GRAN PROTECCION

La carrocería es sumergida en una pileta donde se le aplicará una pintura al agua por electroprecipitación: se conecta la chapa al polo negativo de un circuito eléctri-

DIEZ F355 POR DIA

En la sección Pintura se trabajan las F355 y las F512 M, mientras que las F456 son pintadas por la Pininfarina. Cada día salen de la celda de pintura diez F355 y una F512 M, más cinco armazones para la Maserati. Se trabajan cinco días por semana, con un único turno. Con turnos dobles la producción subiría a las 20 unidades diarias. En la sección Pintura trabajan 59 personas, de las cuales 8 son mujeres y 8, esmaltadores, los obreros más expertos.

co mientras que las celdas laterales del sistema se conectan al polo positivo. De esta manera, al cerrarse el circuito, la pintura se deposita uniformemente sobre la chapa. Esta base sirve para prevenir la oxidación del metal: la Ferrari asegura la resistencia a la corrosión en agua salada por 800 horas. Luego de la cataforesis se realiza un nuevo lavado, media hora de permanencia en un horno de 170°C para cocer la pintura de la cataforesis y luego, la preparación para la pintura verdadera. Manualmente, con el masillado y la siguiente abrasión, se eliminan las rugosidades y ondulaciones de la superficie de la carrocería.

LOS SELLADORES PROTEGEN LA CHAPA DE CUALQUIER FILTRACION

Luego se eliminan, con selladores, las fisuras que podrían permitir filtraciones de agua y polvo en las juntas. En este punto la carrocería entra en el corazón de la sección. Una vez más se limpia y se prepara, y dos robots (representan la única operación mecanizada de toda la sección) aplican un fondo neutro de 50-60 micrones (milésimas de milímetro), con sucesiva cocción en horno a 160°C durante veinte minutos. Otro lavado con agua desmineralizada, seguido por un pulido con paños especiales impregnados de resinas, y la carrocería está lista para recibir el esmalte de color, en una cabina cerrada herméticamente y presurizada.

Dos obreros de la sección Pintura controlan un caparazón recién salido del horno, buscando eventuales defectos.

Se trata de un trabajo realizado a mano, para asegurar una alta calidad. La cabina está dividida en tres sectores: aplicación de la base de esmalte (20 minutos de trabajo), secado a través de la vaporización de los solventes (10 minutos) y aplicación del transparente (20-25 minutos), que sirve para proteger al esmalte. Luego, otra vez al horno: 140°C durante veinte minutos. Finalmente, se realiza un control visual de las superficies, con eventual corrección de defectos.

UNA LUSTRADA TRADICIONAL Y LUEGO, A LA LINEA DE MONTAJE

El ciclo de trabajo termina con una clásica lustrada y con la aplicación de las ceras protectoras para la parte inferior, contra agua, sal y canto rodado. Ahora, la carrocería está lista para la línea de montaje.

REUNIONES

Encontrando un mito

Una de las reuniones más elegantes es organizada desde hace cinco años por el Ferrari Club Costa Amalfitana y se desarrolla entre paisajes estupendos.

Arriba, una parada sugestiva en la dársena de Amalfi para los participantes de la reunión organizada por el Club.

Las bellezas naturales de la costa amalfitana, la elegancia de sus lugares más clásicos y el alto nivel de los participantes hacen de "Encontrando un mito", evento organizado por el Ferrari Club Costa Amalfitana, una de las reuniones más esperadas por los propietarios de los autos del Cavallino.

DESDE 1991, PARA 50 FERRARI LA CITA ES EN AMALFI

Desde 1991, una vez por año, con el marco de uno de los más bellos y fastuosos paisajes de Italia –la costa amalfitana–, cerca de cincuenta Ferrari (casi todas modernas, pero está aumentando la participación de modelos clásicos, como la 275 GTB y la 330 GTC) se dan cita para una verdadera carrera de regularidad a través de los recorridos históricos del automovilismo deportivo de Campania: las cronotrepadas Amalfi-Agerola, Amalfi-Ravello, la cronotrepada del castillo, la Paestum-Capaccio, la recordación del circuito urbano de Salerno. Sin dejar de encantarse con las curvas y contracurvas de la península sorrentina y del Cilento, rodeados de paisajes inolvidables. A menudo los itinerarios culturales se suman a los placeres del volante, y los participantes van a visitar Villa Rufolo, en Ravello, el convento de los Capuchinos de Amalfi y otros lugares de gran belleza. La prueba de regularidad, que se realiza durante el encuentro, suma puntos para la clasificación final del Gran Criterium Ferrari Club Italia. Los organizadores tienen el mérito de haber interesado a alumnos de la escuela media local, que fueron invitados a participar en un concurso, con becas como premio, sobre el tema "Ferrari, un mito. ¿Y qué es para ti?", recogiendo ideas e impresiones sobre los autos y sus dueños.

Los premios, al final del encuentro.

UNA MANIFESTACION EXCLUSIVA CON HOTELES DE 4 ESTRELLAS

Para ratificar el carácter elegante de la manifestación, los hoteles elegidos para los participantes son los mejores de la zona.

REUNION CON VISTA AL MAR

La reunión es anual. Para inscribirse es necesario enviar el pedido de adhesión al Ferrari Club Costa Amalfitana (via Migliaro, 1 - 84131 Salerno; tel. 0039-089-331422). Hay que tener una Ferrari, pero se puede participar sin ser socio. La matrícula es de 650 dólares, con alojamiento y comidas incluidos.

Ferrari Club Varedo

Dedicado a Gilles Villeneuve, es, obviamente, un club superdeportivo.

Organiza viajes a precios populares para seguir la Ferrari F1 en Europa.

Nacido apenas unas semanas después del trágico accidente de 1982 en Bélgica, que le costó la vida a Gilles Villeneuve, el Ferrari Club de Varedo fue el primer club de hinchas de Ferrari bautizado con el nombre del piloto canadiense. Su denominación oficial es Ferrari Club Gilles Villeneuve - Varedo. Muchos lo conocen porque, de 1982 a 1991, el Ferrari Club Varedo organizó un encuentro de gran éxito: "Recordando a Gilles", en el cual, durante el último fin de semana de noviembre, cerca de mil personas se reunían en la carpa del teatro de Varedo para recaudar fondos en favor de la lucha contra la distrofia muscular. Gracias a las contribuciones, fueron donados mini-vans para el transporte de los discapacitados, becas, y breves períodos de vacaciones para las víctimas de la enfermedad que mató a Dino, el hijo de Enzo Ferrari.

DE LA VISITA A FERRARI A LOS ENCUENTROS POR LOS DISCAPACITADOS

A menudo intervinieron personajes del mundo del espectáculo, como Teo Teocoli, Fausto Leali, I Casadei y Fausto Terenzi. Algunos problemas burocráticos impidieron repetir la reunión, pero el cronograma de actividades del Club es digno de respeto: todos los años organiza una visita a la fábrica Ferrari; en septiembre se realiza en la pista de Monza la "Seis ruedas de esperanza", encuentro en el cual los enfermos de distrofia pueden recorrer una vuelta de pista con algunas Ferrari puestas a disposición por socios y amigos; por último, la fiesta de fin de año y gran cena social, entre noviembre y diciembre. El Club, que tiene socios en Australia, Argentina y Canadá, se ocupa también de la organización de los viajes, a precios muy populares, para seguir los grandes premios europeos, con descuentos para los socios. Puntos de referencia son los fundadores, Giuseppe Calamia, Giordano Cremonesi y Paolo Ferrario.

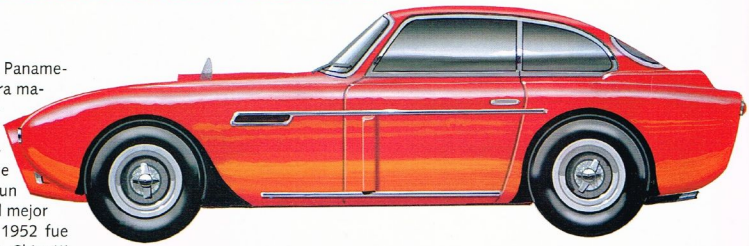
El Club organiza exhibiciones de Ferrari de carrera (foto grande, al centro). Arriba, la manifestación "Seis ruedas de esperanza" en Monza. En la foto pequeña, el piloto Ivan Capelli, uno de los sostenedores del Club.

INSCRIPCION ABIERTA PARA TODOS

Para inscribirse en el Ferrari Club Gilles Villeneuve - Varedo es suficiente enviar los 15 dólares de la matrícula a la sede del Club: via Dante 9, 20050 Varedo (Mi); tel. 0039-0362-583418. El envío del arancel permite recibir la remera oficial del Club y participar de la vida social del círculo. Los encuentros se realizan el último miércoles del mes, a las 21, en la sede.

1952 340 MEXICO: DESTINO, SUDAMERICA

Nació para ganar la Carrera Panamericana. Y no podía ser de otra manera con ese nombre: México. Fueron preparadas cuatro unidades que utilizaban el motor, potenciado, de la 340 América acoplado a un cambio de cinco marchas. El mejor resultado en la Carrera de 1952 fue el tercer puesto de Lucas y Chinetti (ya ganador de las 24 Horas de Le Mans). La competencia fue dominada por los Mercedes 300 SL de Kling y Lang.

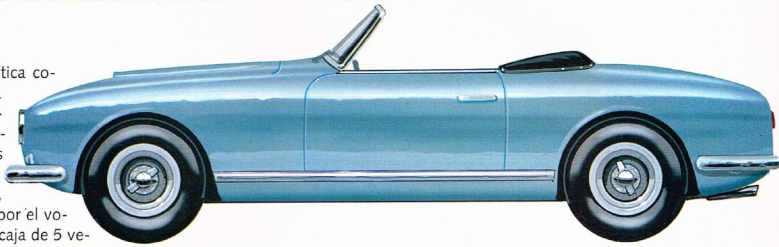


Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 80x68 mm, 4101,66 cm³, block de aleación liviana, compresión 8:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro	
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 mm
Potencia:	280 CV a 6600 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambios de 5 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	900 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

1952 342 AMERICA: FERRARI PARA REYES

A contrapelo de la política comercial de Ferrari para la época, la 342 América no nació para las carreras sino para las rutas de todos los días. Derivaba de la 340 América, de la que se diferencia por el volante a la izquierda y la caja de 5 velocidades. Fue producida en seis unidades, cinco de ellas carrozadas por Pininfarina (tres coupés y dos cabriolets). Una 342 América fue comprada por el rey Leopoldo de Bélgica.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 80x68 mm, 4101,66 cm³, block de aleación liviana, compresión 8:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro	
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 mm
Potencia:	200 CV a 5000 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambios de 5 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1200 kilos
Velocidad máxima:	186 Km/h

1953 250 MM: DEDICADA A LAS MIL MILLAS

Se llamó MM, Mil Millas, porque derivaba directamente de la 250 S que triunfó en esa competición en 1952. Con respecto a la S, la 250 MM, nacida para la temporada 1953, tenía cambios de cuatro marchas en vez de cinco, y el eje trasero más robusto. Los resultados deportivos no se hicieron esperar: no logró la victoria en las Mil Millas pero la MM fue el caballito de batalla de los pilotos privados hasta la llegada de la 250 GT.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 73x58,8 mm, 2953,21 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1	
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro	
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 mm
Potencia:	240 CV a 7200 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambios de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Alain Prost, Gran Premio de Mónaco 1990, F1 90.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

412 T2, el secreto de la primera victoria de Jean Alesi

250 P, el arma de Maranello para las carreras Sport

Historia de Enzo Ferrari: rival de Varzi y Nuvolari

Froilán González: la primera victoria del Cavallino en F1